

УДК 911.9

Турханова Софья Юрьевна,
магистрант,
кафедры социально-экономической географии,
ФГАОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет»
Пермь, Россия

ПОДХОДЫ К ИЗУЧЕНИЮ ПЕШЕХОДНЫХ ПРОСТРАНСТВ ЦЕНТРОВ НАСЕЛЁННЫХ ПУНКТОВ РАЗНОЙ ЛЮДНОСТИ

Аннотация:

В статье рассмотрены подходы к оценке связности, непрерывности, аттрактивности площадных и линейных элементов пешеходно-променадных каркасов больших центров городов.

Ключевые слова:

Пешеходные пространства, городская среда, связность, аттрактивность.

Одним из вопросов современной общественной географии является организация комфортной городской среды и её составляющих, среди которых представлены пешеходные пространства. Они являются неотъемлемой частью городской среды высокого качества, так как выполняют транзитную, оздоровительную и рекреационную функции для человека. Важное дополнение состоит в том, что пешеходные пространства присутствуют в городских населённых пунктах разного размера, а это подчёркивает общность подходов, с помощью которых их можно изучать.

В первую очередь необходимо обращать внимание на связность этих элементов городской среды в пределах большого центра. С.А. Меркушев считает наличие такой связности одним из ключевых моментов организации системы пешеходных пространств, а также вводит понятие «пешеходно-променадный каркас большого центра» (ППКБЦ) [1]. Наиболее оптимальным методом определения связности является визуализация, то есть создание карт. Они помогают детально увидеть необходимые места соединения и консолидации элементов ППКБЦ. Для определения границ большого центра стоит принять во внимание труд Е.Н. Перчика [2], в котором автор подробно описывает пространственную структуру городов.

Современные методы картографирования позволяют перейти к количественной оценке, так как автоматически считают площади или протяжённости элементов (например, Яндекс. Карты, QGIS). Отметим, что пешеходные пространства подразделяются на площадные, то есть парки или скверы, и линейные – набережные, бульвары (с шириной пешеходной части в три раза больше автомобильной), пешеходные улицы, поэтому их расчёты нужно проводить отдельно. В нашем случае была проведена количественная оценка больших центров Красноярска, Ульяновска, Орла и Тихвина. В связи с тем, что нами были взяты города с разной численностью населения, очевидно, что их нельзя сравнивать в абсолютных значениях, поэтому необходимо рассчитывать показатель нормирования, приняв за единицу наименьшую площадь большого центра. Результатом количественной оценки связности может стать средний арифметический балл от суммы площадных и линейных баллов. В нашем случае, выявлено, что численность населения не оказывает влияния на развитие пешеходных пространств.

Особо важным аспектом изучения является аттрактивность пешеходных пространств больших центров. Каждый учёный, занимающийся благоустройством городской среды, понимает значимость привлекательности объектов для разных категорий населения. Однако, разработка универсальной методики формализованной оценки пешеходных пространств городских центров, по нашему мнению, является сложной задачей, которая пока далека от решения. Нами предложен вариант качественной оценки площадных элементов ППКБЦ с помощью сервиса Яндекс.Карты, используя информацию о среднем балле элемента, количестве оценок, числе отзывов и их отличительных чертах. Выписав все оценки и количество человек, которые их поставили, можно вычислить средний взвешенный балл по городу. В результате исследования, мы выяснили, что размер города не оказывает влияния на качественную оценку площадных элементов пешеходно-променадных каркасов городов.

Использованный метод по сути стоит считать нестандартным социологическим опросом, но для полного понимания ситуации его необходимо усовершенствовать. Обратим внимание на исследование учёных из Казани [3], которые разработали критерии для оценки общественных пространств: безопасность, комфорт, экологичность, доступность и современность среды. Затем апробировали метод на нескольких парках в разных внутригородских районах столицы Татарстана и посчитали число озеленённой площади на одного человека. Применительно к нашему исследованию это можно использовать для сравнения городов с разной численностью населения, но необходимы некоторые поправки и экспертная оценка.

М.А. Михайлюк [4] рассматривает линейные пешеходные пространства и предлагает методику расчёта коэффициента эффективности функционирования пешеходных улиц в качестве общественного пространства. В данном случае за основу берутся эмпирические данные, полученные путём наблюдения в определённые часы за передвижениями людей. Как правило, фиксируется число, пол, примерный возраст, внешний вид, поведение

людей, проходящих по пешеходной улице или бульвару, исходя из этого проводится анализ маршрута человека (прогулка это или путь к месту работы). С помощью этого метода выявляются основные и дополнительные функции линейного элемента каркаса, а в дальнейшем даются конкретные рекомендации по модернизации и улучшению.

Обратим внимание на социальный аспект изучения пешеходных пространств городских центров. На наш взгляд, человеком не до конца осознана важность непрерывности пешеходно-променадного каркаса. В связи с этим, необходимо пропагандировать ценность таких компонентов территориальной общественной системы с позиции усиления её разнообразия. Пешеход, начиная свой прогулочный маршрут, должен быть максимально изолирован от автомобильных транспортных потоков, так как именно этом случае, каркас выполняет свою рекреационную функцию. В то же время для некоторых жителей города, пешеходное пространство играет роль пути от места работы до места постоянного проживания. Параллельно должна идти работа по насыщению данных пространств разнообразными аттракторами. Из этого следует, что пешеходно-променадный каркас большого центра должен быть универсальным и ориентироваться на интересы населения, для более подробного изучения которых необходимо проводить глубинные интервью нескольких жителей.

Исходя из уже проделанной работы и изучения опыта коллег, мы понимаем, что важно углубиться в каждый подход в пределах одной урбанизированной системы. В рамках продолжения исследования нужно освоить способы проектирования пешеходных пространств, это позволит давать конкретные предложения по созданию непрерывного ППКБЦ. При этом необходимо учитывать мнение жителей, проживающих на территории топо уровня, с помощью наблюдений и опросов, важно следить за изменениями в застройке близлежащих пространств. Результатом такой работы станет повышение уровня качества городской среды, а значит и рост качества жизни населения.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Меркушев С.А. Пешеходно-променадные каркасы больших центров городов-миллионеров России [Электронный ресурс]: монография; Пермский государственный национальный исследовательский университет. – Электронные данные. – Пермь, 2023. 137 с. URL: <http://www.psu.ru/files/docs/science/books/mono/Merkushev-PESHEKHODNO-PROMENAD-NYE-KARKASY-BOLSHIH-CENTROVGORODOV-MILLIONEROV-ROSSII.pdf>.
2. Перцик Е.Н. Геурбанистика: учебник для студ. высш. учеб. заведений. М.: Издательский центр «Академия», 2009. 423 с.
3. Кульков А.А., Рахимова Л.З. Развитие общественных пространств г. Казани как фактор повышения привлекательности жилищного фонда города // Жилищные стратегии. 019. Т.6. №4. С. 417–448. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitiye-obschestvennyh-prostranstv-g-kazani-kak-faktor-povysheniya-privlekatelnosti-zhilischnogo-fonda-goroda/viewer>
4. Михайлюк М.А. Исследование успешности функционирования пешеходных улиц Санкт-Петербурга в качестве общественных пространств // Города и местные сообщества. 2017. Т. 2. С. 323–332. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=30499034>

Turkhanova Sofya,
master's student,
Department of Socio-Economic Geography,
Perm State National Research University,
Perm, Russia

APPROACHES TO THE STUDY OF PEDESTRIAN SPACES IN THE CENTERS OF SETTLEMENTS OF DIFFERENT POPULATION

Abstract:

The article considers approaches to assessing the connectivity, continuity, and attractiveness of areal and linear elements of pedestrian-promenade frameworks of large city centers.

Keywords:

Pedestrian spaces, urban environment, connectivity, attractiveness